

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ИНСТИТУТА ОБЩЕЙ АВАРИИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Я. А. Лепёхина

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 2203030, Минск,
Беларусь, lepiokhina.law@gmail.com*

В статье рассматриваются актуальные направления реформирования института общей аварии в Республике Беларусь с учетом строительства белорусского порта под Санкт-Петербургом. На примерах из мировой диспашерской практики делается вывод об уязвимом положении страховщиков в отношениях, вытекающих из общей аварии. В связи с этим выносится предложение о внесении изменений в главу 22 раздела XII Кодекса торгового мореплавания Республики Беларусь в части пересмотра перечня расходов, покрываемых общей аварией. Устанавливается, что внесение данных изменений положительно повлияет на решение таких проблем, как банкротство страховых компаний, дисбаланс в распределении ответственности между судовладельцем, грузо-владельцем и страховщиком.

Ключевые слова: институт общей аварии; контрибуционный взнос; концепция общего блага; концепция общей безопасности; расходы по спасанию; Кодекс торгового мореплавания.

MODERN TRENDS IN REFORMING THE INSTITUTE OF GENERAL AVERAGE IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Ya. A. Lepyokhina

*Belarusian State University, Nezavisimosti Ave., 4, 220030, Minsk, Belarus,
lepiokhina.law@gmail.com*

The article examines current trends in reforming the institute of general average in the Republic of Belarus, taking into account the construction of the Belarusian port near St. Petersburg. Based on examples from global average adjustment practice, a conclusion is made about the vulnerable position of insurers in relations arising from general average. In this regard, a proposal is made to amend Chapter 22, Section XII of the Merchant Shipping Code of the Republic of Belarus in terms of revising the list of expenses covered by general average. It is established that the introduction of these changes will have a positive effect on solving such problems as bankruptcy of insurance companies, imbalance in the distribution of liability between the shipowner, cargo owner and insurer.

Keywords: general average institution; contribution; concept of common good; concept of common safety; salvage costs; Merchant Shipping Code.

Несмотря на географическое положение Республики Беларусь, вопросы в сфере международного морского частного права сегодня как никогда актуальны.

Так, одним из направлений Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 г. является Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт». Стоит отметить, что в рамках данного направления обозначено продолжение работы по совершенствованию нормативной правовой базы в области морского судоходства, направленной на повышение надежности и безопасности перевозок, в том числе на основе участия Республики Беларусь в международных договорах [1].

Также представляется важным отметить, что в настоящий момент полным ходом идет строительство белорусского порта под Санкт-Петербургом. Строительные работы планируют закончить к концу 2024 г. Необходимость возведения своей портовой инфраструктуры возникла вследствие одностороннего расторжения договора со стороны Литовской Республики по перевалке 11 млн тонн белорусских удобрений в Клайпедском порту [2]. Данный проект очень важен для Республики Беларусь как для страны, не имеющей собственного выхода к морю, так как может помочь снять зависимость от прибалтийских партнёров и увеличить количество перевозимых грузов с 11 до 20 млн тонн.

Стоит иметь в виду, что увеличение объемов морской перевозки грузов может повлечь за собой возникновение спорных ситуаций в сфере международного морского частного права и, в частности, необходимость обращения к институту общей аварии.

В Республике Беларусь правовое регулирование общей аварии закреплено в главах 22 и 29 Кодекса торгового мореплавания (далее – КТМ). Суть института общей аварии заключается в том, что если произошла какая-либо чрезвычайная ситуация (судно село на мель, пожар на борту и др.), и капитан принимает решение, что для спасения целого груза необходимо пожертвовать его частью (например, выбросить какую-то часть груза за борт, чтобы выровнять положение судна), то все остальные грузовладельцы, товары которых были спасены действиями капитана, обязуются пропорционально разделить и возместить понесенные убытки [3].

Для беспристрастного распределения убытков привлекается специальное лицо – диспашёр (от лат. *dispacciare* – освободить, выправить). По окончании рассмотрения аварийного происшествия и признания его общей аварией, диспашер составляет расчет общей аварии – диспашу [3, ст. 276].

Глава 22 КТМ к расходам, возмещаемым по общей аварии, относит:

- расходы, вызванные заходом судна в место убежища;

•заработная плата экипажу судна в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращением его в место погрузки;

•расходы по временному ремонту судна;

•расходы по спасанию;

•убытки от гибели или повреждения груза и др.

Показательным является случай 2021 г. с севшим на мель и заблокировавшим движение по Суэцкому каналу судном «Эвер Гивен». Вследствие аварии около 10% мирового грузооборота было остановлено на 7 дней [4]. Данный случай наглядно демонстрирует, что одно подобное событие может затронуть интересы сразу нескольких сотен участников морской перевозки.

Стоит сказать, что общая авария – это настоящее спасение для судовладельцев и страшный сон для страховых компаний. Так, администрация Суэцкого канала потребовала от компании-судовладельца компенсацию в размере почти миллиарда долларов за понесенные убытки. Судовладелец, в свою очередь, переложил обязательство по возмещению убытков на страховые компании, которые после этого вошли в затяжную процедуру банкротства.

Данный пример наглядно демонстрирует уязвимое положение страховщиков в отношениях, вытекающих из общей аварии. В ходе 38-й Конференции Международного морского комитета (далее – ММК), страховщики настаивали на замене концепции «общего блага» (*common benefit*) концепцией «общей безопасности» (*common safety*). «Общее благо» намного шире, чем «общая безопасность», и означает, что к общей аварии следует относить расходы, совершаемые в порту убежища до тех пор, пока судно будет способно безопасно продолжать транспортировку груза. Согласно же концепции «общей безопасности» на общую аварию должны относиться только те расходы и пожертвования, которые были произведены в целях безопасности и сохранения всего морского предприятия, которое находилось в состоянии угрозы. Касаясь других расходов и пожертвований, произведенных на заходе в порт-убежище, они производятся уже при иных обстоятельствах и не должны распределяться в порядке общей аварии [5, с. 71 – 72].

Однако достичь консенсуса по данному вопросу самостоятельно страховщики и судовладельцы не смогли. Тогда ММК совместно с Балтийским и международным морским советом (далее – БИМКО) приняли решение сформировать Международную рабочую группу. Основная задумка заключалась в том, чтобы создать группу, в которой будут заседать представители всех заинтересованных сторон, таких как судовладельцы, страховщики и диспашеры [5, с. 73].

Первым вопросом для обсуждения на заседании Международной рабочей группы было предложение по изменению Правила VI Йорк-Антверпенских правил об общей аварии. Судовладельцы настаивали на включении расходов по спасанию в убытки общей аварии. В то время как представители страховых компаний доказывали целесообразность исключения расходов по спасанию из убытков общей аварии. Они аргументировали это тем, что отнесение расходов по спасанию к общей аварии не имеет смысла в ряде случаев. В частности, когда оно выступает лишь как подтверждение того, что уже является фактом, а именно оплаты спасательных операций сторонами пропорционально спасенным ценностям. В таком случае исключение расходов по спасанию из убытков общей аварии позволяет отказаться от нецелесообразных издержек и избежать промедлений в работе диспашера [5, с. 73].

Выслушав мнения сторон, Международная рабочая группа приняла взвешенное решение, которое должно было удовлетворить представителей обеих сторон. Так, было решено оставить Правило VI Йорк-Антверпенских правил об общей аварии без изменений, но с одним исключением. По общему правилу, расходы, произведенные участниками морского предприятия ради спасения, включаются в общую аварию. Однако если стороны общего морского предприятия частично или полностью оплатили спасательные расходы, по самостоятельно заключенным договорам со спасателями, то такие расходы исключаются из покрываемых общей аварией расходов [6].

Следующим важным вопросом, который получил освещение на заседании Международной рабочей группы, был вопрос касательно отнесения расходов на заработную плату экипажа в порту-убежище к расходам по общей аварии (Правило XI). Аналогично с расходами по спасанию, мнения судовладельцев и страховщиков по данному вопросу приобрели диаметрально противоположный характер. Первые предлагали включить в общую аварию заработную плату экипажа в порту-убежище, тогда как вторые, наоборот, намеревались ее исключить.

В ходе заседания Международной рабочей группы стороны долго обсуждали все за и против по данному вопросу. В конечном счете пришли к выводу отказаться от принятия на общую аварию выплаты заработной платы экипажу в порту-убежище. Данное решение аргументируется предоставленной представителями страховых компаний статистикой и расчётами, согласно которым зачастую трудно определить, насколько расходы по заработной плате и содержанию капитана и команды в течение дополнительной задержки в порту-убежище повлияли на безопасное продолжение рейса [5, с. 74].

По мнению диспашеров такое решение имеет финансовый эффект в виде перераспределения около 2% суммы, относимой к общей аварии [5, с. 74]. С одной стороны, может показаться, что данный процент не играет большой роли в покрытии расходов по общей аварии. Однако, вспомнив дело с судом «Эвер Гивен», где 2% от общей суммы компенсации, равной почти миллиарду долларов, составляет 20 млн долларов, можно говорить о правильности принятого решения.

Как бы ни старались участники Международной рабочей группы учесть предложения и замечания всех заинтересованных сторон, по итогам 38-й Конференции в адрес ММК были направлены комментарии от национальных ассоциаций морского права, Ассоциации аварийных диспашеров, Межпарламентского союза, Международного союза морского страхования. Тогда было принято решение продолжить обсуждение данных вопросов только уже с привлечением новых участников. Так, была организована Гамбургская конференция, в рамках которой состоялось собрание Международного подкомитета по общей аварии [5, с. 78].

Таким образом, обобщая работу всех конференций ММК и Международного подкомитета по общей аварии, из расходов общей аварии были исключены:

- Расходы по спасанию, когда стороны общего морского предприятия частично или полностью оплатили стоимость спасательных работ самостоятельно в силу обязательств по отдельно заключенным договорам со спасателями.

- Расходы на заработную плату экипажа, аргументируя это тем, что расходы на заработную плату и содержание экипажа связаны с задержкой и не являются прямым последствием акта общей аварии, а также взимаются в пользу судовладельцев в ущерб владельцам груза, которые не могут возместить по общей аварии связанные с задержкой рыночные расходы.

На основе приведенного анализа нововведений в сфере института общей аварии на международном уровне можно высказать предложение о целесообразности пересмотра положений национального законодательства в данной сфере. В частности, предлагается пересмотреть ст. 259 и ст. 264 КТМ Республики Беларусь с внесением изменений по исключению расходов по спасанию (с оговорками ММК) и расходов на заработную плату экипажа из покрываемых контрибуционными взносами.

Внесение данных изменений в национальное законодательство Республики Беларусь позволит решить ряд существующих проблем в сфере международного морского частного права.

Во-первых, уменьшение количества расходов, покрываемых общей аварией, приведет к более быстрому расчету общеаварийного убытка. В

таком случае грузовладельцы смогут скорее получить свои грузы, поскольку у судовладельца есть право на удержание груза до возмещения всех расходов.

Во-вторых, прослеживается прямая связь между уменьшением количества расходов, покрываемых общей аварией, и снижением риска банкротства страховых компаний, что непременно создает подушку безопасности для экономики Республики Беларусь.

И, в-третьих, за счет гармонизации распределения ответственности между судовладельцем, грузовладельцем и страховщиком видится перспектива увеличения оборота морской перевозки товаров, что благоприятно отразится на дальнейшем развитии белорусского производства и государства в целом.

Библиографические ссылки

1. О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 г. [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 23 марта 2021 г., № 165 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165> (дата доступа: 20.04.2024).

2. «Место хорошее». Лукашенко о строительстве белорусского порта на российской Балтике [Электронный ресурс] // Официальное информагентство Беларуси «БЕЛТА». URL: <https://www.belta.by/president/view/mesto-horoshee-lukashenko-o-stroitelstve-belorusskogo-porta-na-rossijskoj-baltike-510132-2022/> (дата доступа: 23.03.2024).

3. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 15 нояб. 1999 г., № 321-3 : принят Палатой представителей 13 окт. 1999 г. : одобр. Советом Респ. 28 окт. 1999 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2023 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.

4. Ever Given: an Example of How Complex International Liability for Damages Can Be [Electronic resource] // International Bar Association. – URL: <https://www.ibanet.org/ever-given-international-liability-damages> (дата доступа: 23.03.2024).

5. Касаткина, А. С. Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного частного морского права / А. С. Касаткина, И. Д. Кобахидзе // Вестник Московского Университета. Серия 11. Право. 2016. № 4. С. 68–82.

6. Йорк-Антверпенские правила [Электронный ресурс] : [Приняты в Антверпене и Йорке в 1890 г., в редакции от 2016 г.]. 2024. URL: <https://base.garant.ru/71527052/> (дата доступа: 25.04.2024).